

تحليل جغرافي للحوادث المرورية في منطقة الفرات الأوسط

أفراح إبراهيم شمخي

سماح إبراهيم شمخي

قسم الجغرافية / كلية التربية الأساسية / جامعة بابل

afraah.abrhaam@uobabylon.edu.iqsamah.ibrahim@uobabylon.edu.iq

تاريخ نشر البحث: 2021/2/23

تاريخ قبول النشر: 2020/ 11 / 10

تاريخ استلام البحث: 2020/ 10 / 21

المستخلص

تعتبر الحوادث المرورية من المواضيع المهمة نتيجة لما تخلفه من ضحايا ووفيات، والغرض من الوقوف على معرفة مسببات الحوادث هو وضع الحلول والمقترحات اللازمة التي من شأنها أن تساعد في الحد من وقوعها. يتضمن البحث تحليل البيانات الخاصة بوزارة التخطيط، مديرية إحصاءات النقل والاتصالات لسنة 2018 والتي تشير إلى وقوع (3867) حادث مروري في منطقة الفرات الأوسط وقد سجلت محافظة النجف أعلى نسبة من مجموع الحوادث المرورية في منطقة الدراسة بنسبة (26,9%). وسجلت حوادث الاصطدام أعلى نسبة (52,2%) من مجموع الحوادث المرورية تلتها حوادث الدهس (37%) ثم الانقلاب بنسبة (9%). توصل البحث إلى أن النسبة الكبيرة لتلك الحوادث سببها الرئيس هو السائق وبنسبة (80%) من إجمالي الحوادث المرورية. وبلغ عدد الوفيات الناجمة من الحوادث المرورية لعموم منطقة الدراسة لسنة 2018 (886) حالة وفاة وكانت نسبة وفيات الذكور هي الأعلى (78,6%)، أما نسبة وفيات الإناث بلغت (21,3%)، أما عدد المصابين قبلت (4263) مصاب.

الكلمات الدالة: حوادث مرورية، وفيات، الطريق، اصطدام.

Geographical Analysis of Traffic Accidents in the Middle Euphrates Region

Samah Ibrahim Shamkhi — Afrah Ibrahim Shamkhi

College of Basic Education /University of Babylon

Abstract

Traffic accidents are an important topic as a result of the victims and deaths they leave behind, and the purpose of finding out the causes of accidents is to develop the necessary solutions and proposals that will help in reducing their occurrence. The research includes analyzing data for the Ministry of Planning, the Directorate of Transport and Communications Statistics for the year 2018, which indicate the occurrence of (3867) traffic accidents in the Middle Euphrates region, and Najaf Governorate recorded the highest percentage of the total traffic accidents in the study area with a percentage (26.9%). Collision accidents recorded the highest percentage (52.2%) of the total traffic accidents, followed by run-over accidents (37%) and then capsizing (9%). The research found that a large percentage of these accidents are mainly caused by the driver, with a percentage (80%) of the total traffic accidents. The number of deaths resulting from traffic accidents for the whole of the study area for the year 2018 reached (886) deaths and the male mortality rate was the highest (78.6%), while the female death rate reached (21.3%), and the number of injured reached (4263) injured.

Key words: traffic accidents, deaths, road traffic collisions.

المقدمة

تعد مشكلة الحوادث المرورية من أبرز المشكلات التي تواجه مجتمعاتنا اليوم سواء في الدول النامية أو الدول المتقدمة على حد سواء بالنظر لما تخلفه تلك الحوادث من خسائر بشرية ومادية أذ تحصد تلك الحوادث مئات الارواح من السكان فضلا عن الجرحى والمصابين، وتتكدس الدول خسائر اقتصادية جسيمة من جراء تلك الحوادث، ولهذا أضحت هذه المشكلة تستدعي تكاثف كافة الجهود وبدءاً من الاسرة والمؤسسة التعليمية وكافة الدوائر والوزارات ذات العلاقة بالنقل والمواصلات للبحث الجاد عن حلول واقعية تأخذ بعين الاعتبار الزيادة في عدد السكان والمركبات من أجل علاج هذه المشكلة أو التخفيف منها.

مشكلة البحث: تتمثل مشكلة البحث بطرح مجموعة من التساؤلات الآتية:

1- ما حجم الحوادث المرورية في منطقة الفرات الاوسط، وما هي أبرز أسبابها ؟

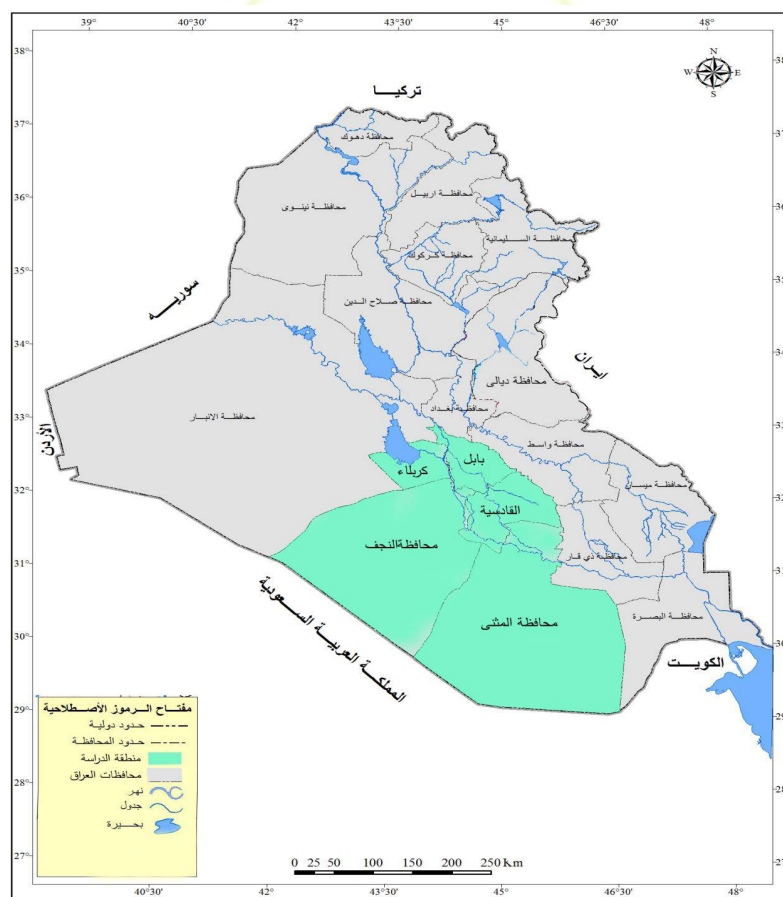
2- ما صورة التوزيع الجغرافي للحوادث المرورية في منطقة الفرات الاوسط ؟

فرضية البحث: تشهد منطقة الدراسة زيادة حجم الحوادث المرورية نتيجة لتفاعل مجموعة من العوامل والمسببات التي تؤدي إلى وقوع تلك الحوادث أبرزها عدم كفاءة السائق وعدم مهارته، وجهل الكثيرين بقواعد المرور والسلامة المرورية وعدم الانتباه للطريق وعدم التقيد بقواعد المرور مثل التجاوز الخاطئ والسرعة الزائدة فضلا عن الانشغال بالهواتف المحمولة أثناء القيادة.

هدف البحث: يهدف البحث إلى التعرف على عدد الحوادث المرورية في منطقة الفرات الاوسط ومعرفة صورة التوزيع الجغرافي لها بحسب طبيعة تلك الحوادث بغية المساهمة في الحد من زيادة نسبة الحوادث في منطقة الدراسة عبر عرض مسبباتها المباشرة وغير المباشرة واقتراح آلية تساعد للحد من وقوع الحوادث أو التقليل منها.

حدود البحث: تتمثل حدود البحث المكانية في محافظات الفرات الاوسط والتي تمثل خمس محافظات هي بابل، كربلاء، النجف، القادسية، المثنى التي تشغل مساحة إجمالية تبلغ (95,6 كم²) ما تعادل (21,8%) من إجمالي مساحة العراق. تقع المنطقة فلكياً بين دائرتي عرض 29° 32' - 36° 33' شمالاً (وخطي طول 45° 43' - 46° 40' شرقاً) خارطة (1). تقع منطقة الدراسة ضمن المنطقة الوسطى والغربية من العراق وتحدها محافظة بغداد من جهة الشمال ومحافظات واسط وذي قار والبصرة تشكل حدودها الشرقية أما من جهة الغرب فتحدها أراضي المملكة العربية السعودية وتشكل محافظة الانبار حدودها الغربية¹. اما الحدود الزمانية تتمثل في البيانات الاحصائية للمدة 2015-2018.

خارطة (1) موقع منطقة الدراسة



المصدر: أنعام سمير محي، "التباين المكاني لمرض سرطان الأطفال دون 15 سنة لمحافظة الفرات الأوسط 2013"، مجلة كلية التربية الأساسية، المجلد 24، العدد 2018، 100، ص 242.

الحوادث المرورية (مفهومها-أنواعها-أسبابها-أثارها)

تتشأ كل حادثة من حوادث الطريق نتيجة خلل ما يكون سببه أما الإنسان قائد المركبة أو المركبة نفسها أو ظروف تتعلق بالطرق أو حالة الطقس... وهي غير متوقعة ومأساوية تؤدي إلى خسائر بشرية أو مادية²، ويعرف الحادث المروري بأنه: حادث غير مخطط له يسبب خسائر بالأرواح وينجم عنه أصابات وخسائر مادية بسبب المركبات، العنصر البشري (السائق) أو العوامل المحيطة التي تعترض المركبة في الطريق³. فالحوادث المرورية تتكون من ثلاثة عناصر أساسية هي الإنسان، المركبة (السيارة)، والطريق إلا أن الإنسان هو السبب الرئيس لتلك الحوادث والمخالفات المرورية⁴.

أنواع الحوادث المرورية⁵

- 1- الاصطدام: حادث سيارتين أو أكثر أو حيوانات أو أجسام على الطريق.
- 2- الانقلاب: انقلاب السيارة بسبب السرعة أو خلل ميكانيكي في السيارة أو وجود مطبات أو ظروف مناخية كسقوط الأمطار أو الضباب في فصل الشتاء والرياح الشديدة المحملة بالغبار.
- 3- الدهس: يعني دهس المشاة.

أسباب الحوادث المرورية

توجد جملة من الأسباب المباشرة وغير المباشرة في وقوع الحوادث وهي:⁶

- 1- سائق المركبة.
- 2- المشاة (السابلة).
- 3- الطريق.
- 4- المركبة.
- 5- الظروف المناخية.
- 6- عوامل تخطيطية.

آثار الحوادث المرورية

تقسم الآثار المترتبة عن الحوادث المرورية إلى ثلاثة أنواع هي:⁷

- 1- آثار اجتماعية: تتمثل بفقدان الأسرة لفرد من أفرادها أو أصدقائها، أيضا خسارة المجتمع عندما يكون هذا الفرد منتجا وله دور كبير في المجتمع، وقد يكون الفرد معيلا لأسرته وذلك قد يؤدي إلى انهيار كبير للأسرة وقد يسبب تفككا عائليا ودمارا اجتماعيا.
- 2- آثار اقتصادية: للحوادث المرورية آثار على الجانب الاقتصادي في أي بلد بسبب ما ينتج عنها من أضرار وإصابات ووفيات التي تعتبر من معوقات عملية التنمية في الدول النامية وخصوصا الدول العربية. فالأضرار الاقتصادية تلحق الأذى بالتملكات والمنشآت العامة. وما يتعرض له الأشخاص من أضرار قد تصل للوفاة أو العجز، وما تنفقه الدولة على مصاريف علاج المصابين.
- 3- آثار طبية: تتمثل بالإصابات الجسدية التي تسبب العجز من جراء الإعاقة وما لذلك أيضا من مؤثرات نفسية.

تطور أعداد الحوادث المرورية في منطقة الفرات الأوسط

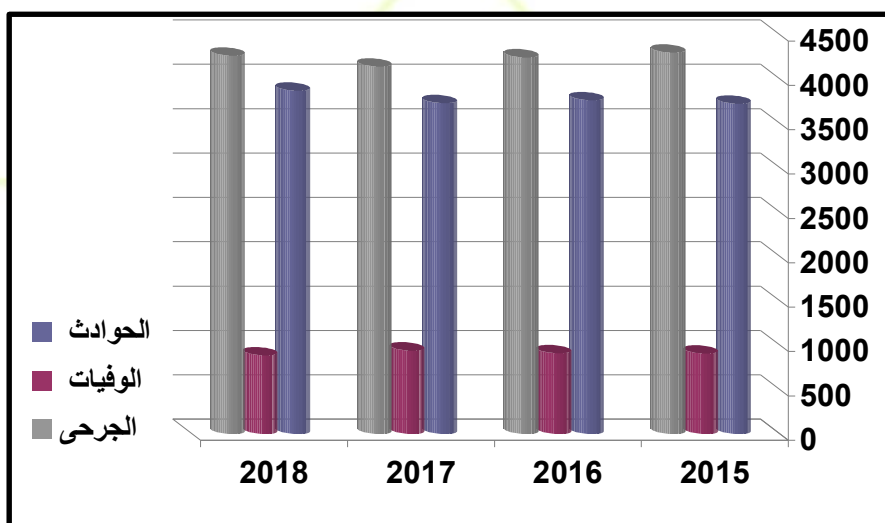
تشير بيانات الجدول (1) والشكل (1) التطور الذي طرأ على أهم مؤشرات الحوادث المرورية في منطقة الدراسة للمدة (2015-2018) الا وهو زيادة عدد الحوادث المرورية بنحو (145) حادث في تلك المدة لعموم منطقة الدراسة أما بالنسبة لأعداد الجرحى والمتوفين المسجلين نتيجة للحوادث المرورية فقد سجلت تباين ما بين الزيادة والنقصان من عام إلى آخر.

فقد شهد عام 2015 حوالي (3722) حادثاً مرورياً نتج عنها أصابة (4297) شخصاً و وفاة (905) شخص ثم ارتفع عدد الحوادث المرورية عام 2016 إلى (3760) بزيادة قدرها (38) حادث عن العام الذي سبقه، إذ شهدت السنوات الأخيرة ظهور العديد من المشاكل الأمنية والاقتصادية والاجتماعية التي جاءت مرافقة للزيادة المستمرة بعدد السكان والمركبات وما نتج عنها من ازدحام وحوادث مرورية نتيجة أخطاء العنصر البشري سواء سائق السيارة أو المشاة وربما أسباب أخرى تتعلق بحالة الطقس والمركبة أو الطريق فضلاً عن غياب القانون. لكن المشكلة الحقيقية تكمن بما نتج عن تلك الحوادث فقد بلغ عدد الوفيات المسجلة لحوادث المرور عام 2016 (909) حالة وفاة بينما بلغ عدد المصابين (4243) شخصاً. أما في عام 2017 فقد سجل انخفاضاً في عدد الحوادث المرورية بلغ (3727) حادثاً، بينما بلغ عدد الوفيات (939) حالة وفاة و (4140) شخصاً مصاباً. ثم أخذت الحوادث المرورية بالتزايد مرة أخرى عام 2018 بزيادة قدرها (140) حادثاً عن العام السابق حيث بلغ عدد الحوادث المرورية (3867) رافقتها زيادة في أعداد المصابين البالغ عددهم (4263) شخصاً مصاباً مع تناقص بعدد الوفيات البالغ عددهم (886) حالة وفاة.

جدول (1): تطور أعداد الحوادث المرورية والاصابات الناجمة عنها المسجلة في منطقة الدراسة للمدة (2015-2018)

السنة	عدد الحوادث	عدد الوفيات	عدد الجرحى
2015	3722	905	4297
2016	3760	909	4243
2017	3727	939	4140
2018	3867	886	4263

المصدر: وزارة التخطيط، الجهاز المركزي للإحصاء، مديرية إحصاءات النقل والاتصالات، إحصاءات حوادث المرور المسجلة للأعوام (2015، 2016، 2017، 2018).



شكل (1): تطور أعداد الحوادث المرورية والاصابات الناجمة عنها المسجلة في منطقة الدراسة للمدة (2015-2018)

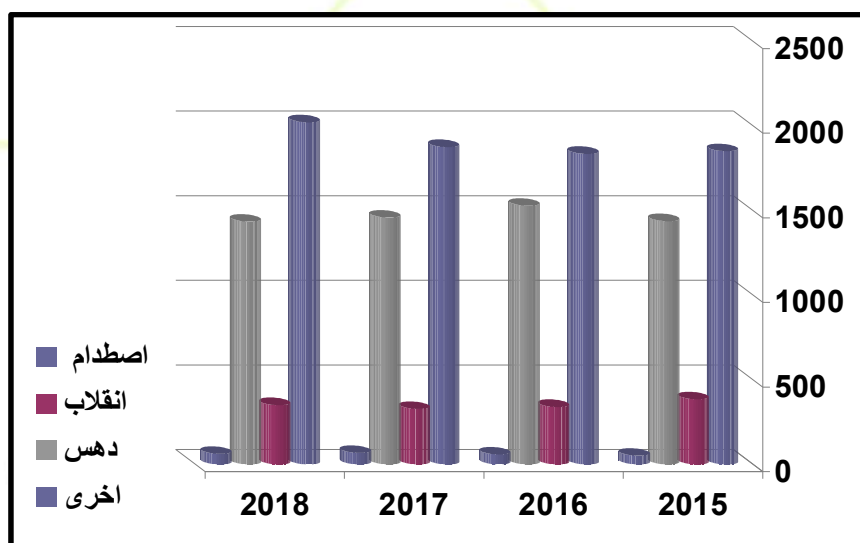
المصدر: من عمل الباحث بالاعتماد على جدول (1).

أما بالنسبة لتطور أعداد الحوادث المرورية المسجلة بحسب نوع الحادث فيتضح من الجدول (2) والشكل (2) أن حوادث الاصطدام بين المركبات تحتل أعلى نسبة بين أنواع الحوادث المرورية المسجلة في منطقة الدراسة في المدة (2015 - 2018) بنسبة (50%) للسنوات الأربعة إذ بلغ عددها (1850) حادث اصطدام عام (2015) ثم ليرتفع العدد إلى (2021) عام (2018) أي بزيادة قدرها (171) حادث اصطدام ويمكن أن نعزو أسباب ذلك إلى عامل السرعة الزائدة وعدم الانتباه والاهمال وعدم ترك مسافة الأمان فضلا عن الكثافة المرورية العالية على الطرقات أبرز الأسباب التي تؤدي إلى وقوع حوادث الاصطدام بين المركبات. تلتها حوادث الدهس بنسبة تراوحت بين (37%-41%)، بينما احتلت حوادث الانقلاب المرتبة الثالثة بالنسبة لأنواع الحوادث المرورية في منطقة الدراسة بنسبة تراوحت بين (9%-10%)، بينما سجلت أنواع الحوادث الأخرى المرتبة الأخيرة بعدد الحوادث المرورية في منطقة الدراسة.

جدول (2): تطور عدد الحوادث المرورية بحسب نوع الحادث في منطقة الدراسة للمدة (2015-2018)

السنة	نوع الحادث				
	اصطدام	انقلاب	دهس	أخرى	المجموع
2015	1850	384	1437	51	3722
2016	1835	339	1528	58	3760
2017	1875	327	1458	67	3727
2018	2021	350	1434	62	3867

المصدر: وزارة التخطيط، الجهاز المركزي للإحصاء، مديرية إحصاءات النقل والاتصالات، إحصاءات حوادث المرور المسجلة للأعوام (2015، 2016، 2017، 2018). جداول (7، 8).



شكل (2): تطور عدد الحوادث المرورية بحسب نوع الحادث في منطقة الدراسة للمدة (2018-2015)
المصدر: من عمل الباحث بالاعتماد على جدول (2).

حجم الحوادث المرورية في منطقة الدراسة عام 2018

يتضح من الجدول (3) بأن عدد الحوادث المرورية المسجلة لعام (2018) (3867) حادث مروري، ويتضح من الخارطة (2) وجود تباين واضح في عدد تلك الحوادث على مستوى المحافظات الخمسة لمنطقة الدراسة إذ احتلت محافظة النجف المرتبة الأولى بحجم الحوادث المرورية البالغ عددها (1041) حادثاً مرورياً ونسبة (26,9%) من إجمالي الحوادث المرورية في منطقة الدراسة ويعزى سبب كثرة الحوادث المرورية في محافظة النجف إلى ما تتمتع به المحافظة من مكانة دينية واقتصادية وتجارية مهمة التي اكتسبتها بوجود قبر الامام علي بن أبي طالب (عليه السلام)، وتضم المحافظة أكبر مقبرة في العالم تدعى (وادي السلام) التي تضم رفات العديد من الأنبياء والأئمة والأولياء الصالحين وملايين البشر مما ينجم عنه حركة نقل كثيفة لكون المحافظة تستقطب يومياً آلاف الزائرين إليها من داخل العراق وخارجه، وتحتوي المحافظة على عدد من مراكز التقليد والمدارس الدينية لطلب العلم، وتضم المحافظة ثلاث طرق رئيسية تربطها بالمحافظات المجاورة (نجف-كربلاء) و(نجف- ديوانية) و(نجف- بابل) فضلاً عن طرق ثانوية تربط المحافظة بمقالع الحجر والحصى ومعامل الإسمنت مما تسبب تلك الطرق كثافة مرورية عالية داخل المحافظة.

أحتلت محافظة بابل المرتبة الثانية بعدد الحوادث المرورية البالغة (945) حادثاً مرورياً بنسبة (24,4%) من إجمالي الحوادث في منطقة الدراسة لكونها ذات موقع وسط العراق وتشغل القسم الشمالي من منطقة الفرات الاوسط مما أكسبها موقعاً إستراتيجياً مهماً في البلد مما جعل منها نقطة وصل بين عدة محافظات لوجود شبكة من الطرق أهمها طريق المرور السريع الذي يخترق المحافظة من شمالها إلى جنوبها بطول (100 كم) داخل المحافظة

فضلا عن مجموعة من الطرق الرئيسية أهمها طريق (حلة-بغداد) كونه يمثل الطريق الرئيسي والحيوي لحركة النقل البري بالسيارات ليس على مستوى المحافظة بل على مستوى البلاد فضلا عن الطرق الثانوية التي لها أهمية إدارية واقتصادية واجتماعية مما يؤدي ذلك إلى زيادة الحركة المرورية بالمحافظة ومن ثم كثرة وقوع الحوادث.

بينما احتلت محافظة القادسية المرتبة الثالثة بعدد حوادثها المرورية البالغة (897) حادث مروري مما تشكل نسبة (23,1%) بسبب الزيادة الكبيرة في حجم حركة المرور داخل المحافظة وخارجها لاحتوائها على الطريق السريع بطول (69كم) الذي يربط المحافظة بالمحافظات الأخرى المجاورة المثنى، ذي قار، البصرة من جهة الجنوب ومحافظة بابل وبغداد من جهة الشمال فضلا عن مجموعة من الطرق الرئيسية الأخرى.

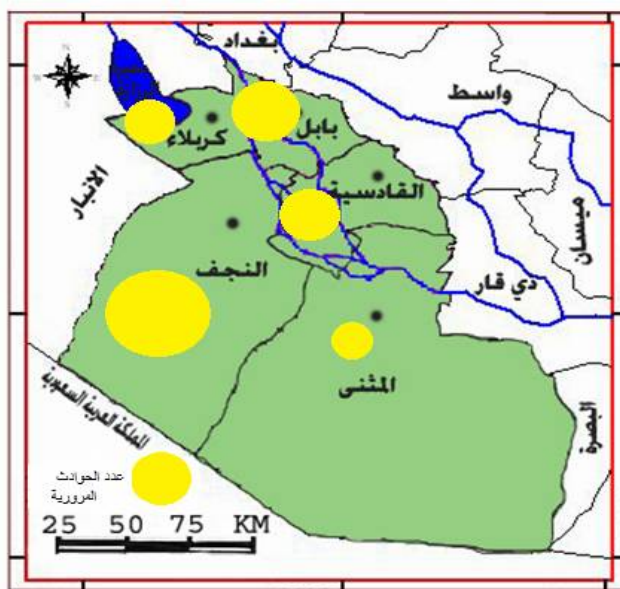
أما محافظة كربلاء فقد احتلت المرتبة الرابعة بعدد حوادثها البالغة (587) حادثا مروريا أي ما نسبته (15,1%) من إجمال الحوادث المرورية والسبب يعود لما تتمتع به المحافظة من وجود أبرز الأضرحة المقدسة ألا وهو قبر الإمام الحسين (عليه السلام) وأخيه أبي الفضل (عليه السلام) وأماكن دينية أخرى أعطت المحافظة مكانتها الدينية ليس على مستوى البلاد بل على مستوى العالم فهي تشهد مئات الزيارات الدينية من بقاع العالم مما يعني زيادة حركة الزائرين ومن ثم تشهد بعض الحوادث المرورية لكثرة الازدحامات والزيارات التي لا تنقطع على طول العام وعلى مدار الساعة.

أما محافظة المثنى فقد احتلت المرتبة الأخيرة بعدد حوادثها التي لم يتجاوز عددها (397) حادثا مروريا بنسبة (10,2%).

جدول (3): عدد الحوادث المرورية المسجلة في منطقة الدراسة عام (2018)

المحافظة	عدد الحوادث	%
بابل	945	24,4
كربلاء	587	15,1
النجف	1041	26,9
القادسية	897	23,1
المثنى	397	10,2
المجموع	3867	100%

المصدر: وزارة الداخلية، وكالة الوزارة لشؤون الشرطة، مديرية الإحصاء الجنائي.



خريطة (2) التوزيع الجغرافي للحوادث المرورية المسجلة في منطقة الدراسة لعام 2018

المصدر: من عمل الباحث بالاعتماد على:

- 1- عتاب يوسف كريم سريع اللهبي، مشكلة التصحر في منطقة الفرات الأوسط وأثارها البيئية باستخدام نظم المعلومات الجغرافية (G.I.S)، رسالة الماجستير، كلية التربية للبنات، جامعة الكوفة، 2008، ص 8.
- 2- بيانات جدول (3).

التوزيع الجغرافي للحوادث المرورية في منطقة الدراسة

سننتقل إلى التوزيع الجغرافي للحوادث المرورية في منطقة الدراسة بحسب:

- 1- أنواع الحوادث المرورية.
- 2- أسباب الحوادث المرورية.
- 3- الإصابات والوفيات الناجمة عنها.

1- أنواع الحوادث المرورية

شهد العراق في الآونة الأخيرة زيادة في عدد المركبات بصورة غير طبيعية خاصة بعد عام 2003 في ظل انفتاح الحدود على الاستيراد ومن دون رقابة حكومية على عدد ونوعية تلك المركبات تقابلها غياب الخطط التي تكفل في مواجهة هذا التزايد من جهة مع بقاء المركبات القديمة وعدم فتح والصيانة المستمرة للطرق التي أخذت لا تستوعب هذه الأعداد المتزايدة من المركبات يضاف إلى ذلك غلق بعض الطرق بسبب الظروف الأمنية كلها عوامل أسهمت في زيادة أعداد الحوادث المرورية في البلد. يتضح من الجدول (4) والشكل (3) بأن حوادث الاصطدام بين المركبات سجلت أعلى نسبة لأنواع الحوادث في منطقة الدراسة إذ بلغ عددها (2021) حادثاً اصطدام ونسبة (52,2%) من مجموع الحوادث المرورية الواقعة في منطقة الدراسة ونعزو ذلك لعدة أسباب منها

السرعة الزائدة وعدم الانتباه من سائق المركبة وعدم ترك مسافة أمان وعدم الاهتمام بالشوارع من حيث الإدامة والصيانة والتأهيل.

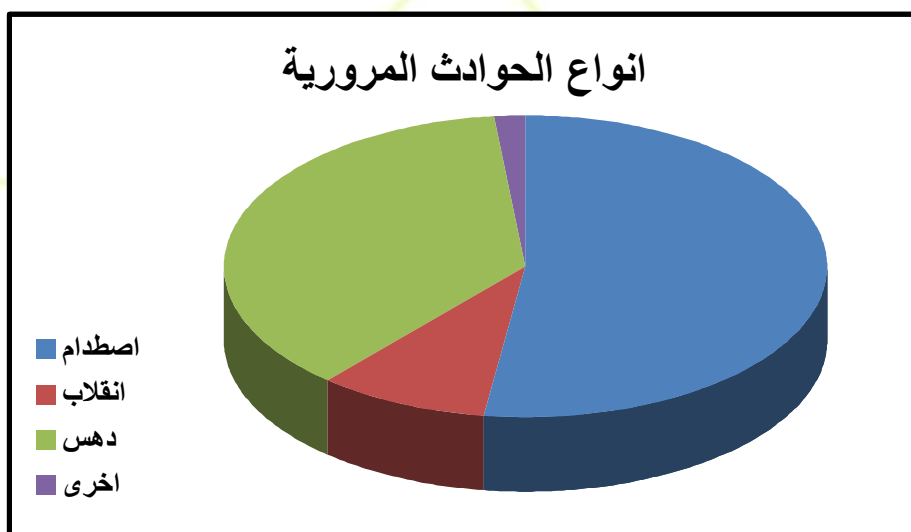
أما حوادث الدهس فقد احتلت المرتبة الثانية بنسبة (37%) من إجمالي الحوادث بينما سجلت حوادث الانقلاب بنسبة (9%) أما الحوادث الأخرى فسجلت بنسبة (1,6%).

ويتضح من الجدول السابق والشكل (4) تفاوتاً جغرافياً واضحاً في نوع الحادث على مستوى محافظات منطقة الدراسة، فمحافظة النجف سجلت أعلى نسبة في حوادث الاصطدام بنسبة (27%) وحوادث الدهس (32%). بينما سجلت محافظة بابل أعلى نسبة من حوادث الانقلاب بنسبة (43,4%) بينما سجلت محافظة المثنى أدنى نسبة لجميع أنواع الحوادث.

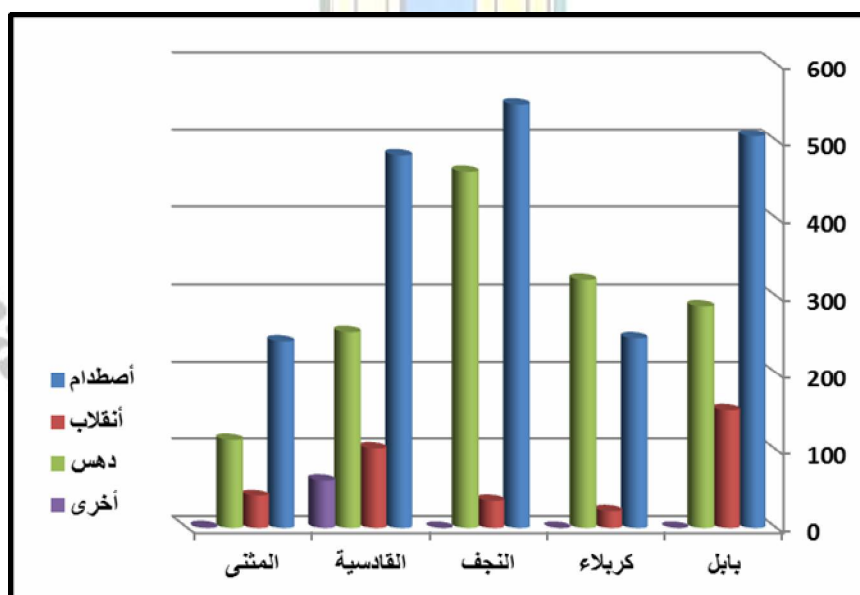
جدول (4): عدد الحوادث المرورية المسجلة بحسب نوع الحادث وأسبابه وبحسب محافظات منطقة الدراسة لعام (2018)

المحافظة	عدد الحوادث بحسب نوع الحادث				عدد الحوادث بحسب سبب الحادث					
	اصطدام	انقلاب	دهس	أخرى	طريق	سيارة	سائق	مشاة	ركاب	أخرى
بابل	506	152	287	-	9	99	802	33	-	2
كربلاء	245	21	321	-	54	27	414	83	8	1
النجف	547	34	460	-	29	76	913	5	2	16
القادسية	481	102	253	61	15	172	622	71	4	13
المثنى	241	41	113	1	8	22	361	1	4	1
المجموع	2021	350	1434	62	115	396	3112	193	18	33
النسبة المئوية %	52,2	9	37	1,6	2,9	10,2	80,4	4,9	0,4	0,8

المصدر: وزارة الداخلية، وكالة الوزارة لشؤون الشرطة، مديرية الإحصاء الجنائي.



شكل (3): نسبة الحوادث المرورية المسجلة حسب نوع الحادث في منطقة الدراسة لعام (2018)
المصدر: من عمل الباحث بالاعتماد على جدول (4).



شكل (4) التوزيع الجغرافي للحوادث المرورية المسجلة في منطقة الدراسة بحسب نوع الحادث لعام 2018
المصدر: من عمل الباحث بالاعتماد على جدول (4).

2- أسباب الحوادث المرورية

يتضح من الجدول (4) والشكل (5) أن النسبة الكبيرة من الحوادث المرورية سببها السائق نسبة (80,4%) من إجمالي الحوادث المرورية في منطقة الدراسة لكونه المسؤول والمتحكم الرئيس في كيفية التعامل مع المركبة والطريق، إذ تتفاعل مجموعة من العوامل والمسببات التي تؤدي إلى وقوع الحوادث أبرزها عدم كفاءة السائق ومهارته وجهل الكثيرين بقواعد المرور والسلامة المرورية وعدم الانتباه والتركيز للطريق وعدم التقيد بقواعد المرور مثل التجاوز الخاطئ والسرعة الزائدة فضلاً عن الانشغال بالهواتف المحمولة أثناء القيادة.

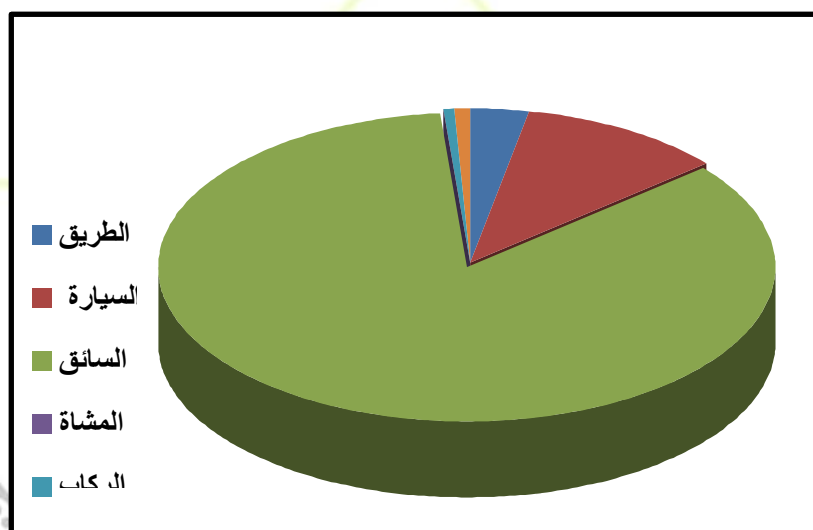
وتسجل المركبة (السيارة) السبب الثاني للحوادث المرورية في منطقة الدراسة بنسبة (10,2%) من إجمالي الحوادث المرورية، إذ تسهم الأعداد المتزايدة من المركبات في ظل غياب الرقابة الحكومية لدخول تلك المركبات في كثرة الازدحامات ومن ثم كثرة الحوادث المرورية.

وتسجل حوادث المرور بسبب المشاة السبب الثالث للحوادث المرورية بنسبة (4,9%) من إجمالي الحوادث المرورية في منطقة الدراسة، فقلة وعي السكان وفئة المرضى وكبار وصغار السن وعدم التقيد بقواعد المرور تعد مسببات رئيسية في وقوع الحوادث المرورية.

أما الطريق فيسجل السبب الرابع لوقوع الحوادث في منطقة الدراسة بنسبة (2,9%) من إجمالي الحوادث المرورية، إذ تسهم الطرق بوقوع الحوادث عبر بعض الأخطاء الموجودة مثل عيوب هندسية أو تخطيطية أو تنفيذية في الجسور والتقاطعات وعرض الطريق، وعدم كفاية الإشارات والعلامات المرورية وكثرة التخسفات والمطبات على الطرق وانعدام الصيانة الدورية والمستمرة للطرق فضلاً عن المباني المجاورة للطرق. بينما يسجل عامل الركاب والعوامل الأخرى أدنى نسبة لأسباب الحوادث المرورية (0,4% و 8,0%) من إجمالي أسباب الحوادث المرورية لعموم منطقة الدراسة.

وتشير البيانات الصادرة من وزارة التخطيط، إحصاءات النقل والاتصالات لسنة 2018 إلى أن حوادث الطرق الرئيسية سجلت أعلى نسبة (58%) بالنسبة لإجمالي أسباب الحوادث المرورية حسب صنف الطريق في منطقة الدراسة بينما سجلت الطرق الفرعية نسبة (18%) وطريق المرور السريع (17,8%) بينما الطرق الفرعية سجلت أقل نسبة لوقوع الحوادث (6,4%).

نستنتج مما تقدم أن أسباب الحوادث المرورية في منطقة الدراسة لعام 2018 ترجع بالدرجة الأولى للعنصر البشري نتيجة الاستخدام السيء أو الخاطئ وعدم صدور إجازات للقيادة وعدم الالتزام والتقيد بقواعد السير والانشغال بالهواتف المحمولة والتهور يضاهي إلى ذلك عدم اهتمام الجهات المختصة بتأهيل وصيانة الطرق ووضع الإشارات وعلامات التخطيط للشوارع والطرق وفتح طرق جديدة لمعالجة الاختناقات والازدحامات المرورية مما يؤدي إلى احتمالية وقوع الحوادث المرورية أو زيادته.



شكل (5): نسبة الحوادث المرورية المسجلة حسب أسباب الحادث في منطقة الدراسة لعام (2018)
المصدر: من عمل الباحث بالاعتماد على جدول (4).

3- التوزيع الجغرافي للحوادث المرورية بحسب الإصابات الناتجة عنها

تعد الحوادث المرورية هي السبب الرئيسي أو السبب الثاني لأغلب حالات الوفيات التي تحدث في بلدنا اليوم بعد الأمراض، أذ يتضح من الجدول (5) بأن عدد الوفيات الناتجة عن الحوادث المرورية لعموم منطقة الدراسة لعام 2018 بلغت (886) حالة وفاة أما عدد الجرحى بلغ (4263) وبالنسبة لتوزيع أعداد الوفيات والجرحى حسب الجنس فتشير البيانات إلى ارتفاع وفيات الذكور بنسبة (78,6%) مقابل وفيات الإناث (21,3%) أما أعداد الجرحى المصابين فكانت نسبة الذكور (81,7%) أما الإناث (18,2%) من إجمالي أعداد الجرحى لعموم منطقة الدراسة.

يتضح من الخارطة (3) تفاوتاً جغرافياً واضحاً بنسبة الوفيات على مستوى محافظات منطقة الدراسة إذ سجلت محافظة بابل المرتبة الأولى بعدد الوفيات الناتجة عن الحوادث المرورية والبالغ عددها (243) وفاة شكلت نسبة (27%) من إجمالي الوفيات في عموم منطقة الدراسة وكذلك المرتبة الأولى بعدد الجرحى البالغ عددهم (1200) جريح شكلوا نسبة (28,1%) على الرغم من كون المحافظة احتلت المرتبة الثانية بعدد الحوادث المرورية بعد محافظة النجف وذلك يعود إلى خطورة حوادث المرور فيها وذلك لموقعها الاستراتيجي الذي يشكل حلقة وصل بين عدة محافظات وكثرة عدد سكانها (2 مليون نسمة) وعدد مركباتها الأمر الذي يزيد من احتمالية وقوع الحوادث المرورية وارتفاع عدد الإصابات الناتجة عنها.

أما المرتبة الثانية فكانت من نصيب محافظة النجف بعدد الوفيات البالغ عددها (213) وفاة شكلوا نسبة (24%) وعدد الجرحى (1064) أي ما نسبته (24,9%) من إجمالي عدد الوفيات والجرحى الناتجة عن الحوادث المرورية في منطقة الدراسة وأسباب ذلك تعود إلى ارتفاع عدد سكانها البالغ (1,5 مليون نسمة) وارتفاع

عدد المركبات في المحافظة للمكانة الدينية وكثرة الزائرين مما يعني ارتفاع الحركة المرورية ومن ثم خسائر الحوادث البشرية.

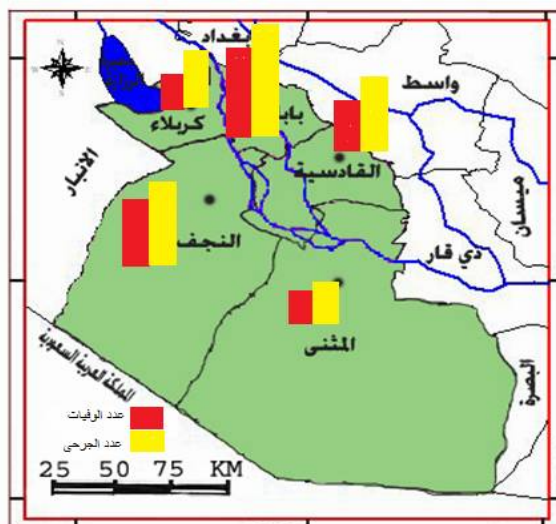
أما محافظة القادسية فتحتل المرتبة الثالثة بعدد وفياتها البالغ (167) أي ما نسبته (18,8%) وعدد الجرحى البالغ (956) أي ما نسبته (22,4%).

أما محافظة كربلاء فاحتلت المرتبة الرابعة بعدد الوفيات البالغة (132) أي ما نسبته (14,8%) وعدد الجرحى (237) أي ما نسبته (12,5%)، بينما سجلت محافظة المثنى أقل المحافظات عدداً بالوفيات البالغة (131) وبذلك شكلت ما نسبته (14,7%) وعدد الجرحى (506) بنسبة (11,8%).

جدول (5): التوزيع الجغرافي لحالات الوفيات والجرحى بسبب الحوادث وحسب الجنس في منطقة الدراسة لعام (2018)

المحافظة	عدد الوفيات			عدد الجرحى		
	ذكور	إناث	المجموع	ذكور	إناث	المجموع
بابل	177	66	243	971	229	1200
كربلاء	101	31	132	469	68	537
النجف	163	50	213	802	262	1064
القادسية	141	26	167	830	126	956
المثنى	115	16	131	415	91	506
المجموع	697	189	886	3487	776	4263
النسبة المئوية %	78,6%	21,3%	100%	81,7%	18,2%	100%

المصدر: وزارة الداخلية، وكالة الوزارة لشؤون الشرطة، مديرية الإحصاء الجنائي. بيانات عام 2018.



خارطة (3) التوزيع الجغرافي لحالات الوفيات والجرحى بسبب الحوادث في منطقة الدراسة لعام (2018)
المصدر: من عمل الباحث بالاعتماد على جدول (5).

النتائج

- 1- أهم مؤشرات الحوادث المرورية في منطقة الدراسة للمدة (2015 - 2018) هو زيادة عدد الحوادث المرورية بنحو (145) حادث في تلك المدة لعموم منطقة الدراسة.
- 2- بلغ عدد الحوادث المرورية المسجلة لعام (2018) (3867) حادثاً مرورياً، ويتباين عددها على مستوى المحافظات الخمسة لمنطقة الدراسة إذ احتلت محافظة النجف المرتبة الأولى بحجم الحوادث المرورية البالغ عددها (1041) حادثاً مرورياً ونسبة (26,9%) من إجمالي الحوادث المرورية في منطقة الدراسة.
- 3- سجلت حوادث الاصطدام بين المركبات أعلى نسبة لأنواع الحوادث في منطقة الدراسة (52,2%) من مجموع الحوادث المرورية الواقعة في منطقة الدراسة ونعزو ذلك لعدة أسباب منها السرعة الزائدة وعدم الانتباه من قبل سائق المركبة وعدم ترك مسافة أمان وعدم الاهتمام بالشوارع من حيث الادامة والصيانة والتأهيل بينما سجلت حوادث الدهس المرتبة الثانية بنسبة (37%) وسجلت حوادث الانقلاب المرتبة الثالثة بنسبة (9%) أما الحوادث الأخرى فسجلت نسبة (1,6%) من إجمالي عدد الحوادث في منطقة الدراسة.
- 4- إن النسبة الكبيرة من الحوادث المرورية سببها السائق بنسبة (80,4%) من إجمالي الحوادث المرورية في منطقة الدراسة لكونه المسؤول والمتحكم الرئيس في كيفية التعامل مع المركبة والطريق.

5- تعد الحوادث المرورية هي السبب الرئيسي أو السبب الثاني لأغلب حالات الوفيات التي تحدث في بلدنا اليوم بعد الأمراض، إذ بلغ عدد الوفيات الناتجة عن الحوادث المرورية لعموم منطقة الدراسة لعام 2018 (886) حالة وفاة و(4263) ج.

6- ترجع أسباب الحوادث المرورية في منطقة الدراسة لعام 2018 بالدرجة الأولى للعنصر البشري نتيجة الاستخدام السيء أو الخاطئ وعدم صدور إجازات للقيادة وعدم الالتزام بقواعد السير والانضباط بالهواتف المحمولة والتهور يضاف إلى ذلك غياب القانون وعدم اهتمام الجهات المختصة بتأهيل وصيانة الطرق ووضع الاشارات وعلامات التخطيط للشوارع والطرق وفتح طرق جديدة لمعالجة الاختناقات والازدحامات المرورية مما يؤدي إلى احتمالية أو زيادة وقوع الحوادث المرورية.

التوصيات

- 1- العمل على رفع الوعي المروري عبر زيادة البرامج التوعوية التي تشترك بها كل الجهات بدءاً من الاسرة والمؤسسة التعليمية والدينية والمرور ووسائل الاعلام وكل الجهات ذات العلاقة.
- 2- فتح وتأهيل وتطوير الطرق بما يتلاءم والزيادة الحاصلة بأعداد المركبات للتقليل من الازدحامات وما ينجم عنها من حوادث المرورية.
- 3- عد التهاون من قبل رجال المرور في تطبيق القانون لاسيما التأكيد على عدم السماح بقيادة المركبة لمن لم يحصلوا على رخص للقيادة.
- 4- ضرورة تطوير قواعد البيانات المرورية واليات جمع وتسجيل البيانات الخاصة بوقوع الحوادث زمنياً ومكانياً بما يكفل التوصل إلى مراحل متقدمة بالتنبؤ الاحصائي.
- 5- دعم وتشجيع أجراء الدراسات التفصيلية من قبل الباحثين بالتعاون مع الدوائر والوزارات ذات العلاقة بغية التوصل إلى حلول ناجحة لمواجهة خطر هذه المشكلة.

الهوامش

1. حسين جعاز ناصر الفتلاوي، علي حسين ناصر، "التركيب العمري للمصابين بمرض سرطان الثدي والرئة في محافظات الفرات الأوسط لسنة 2013"، مجلة كلية التربية للبنات للعلوم الإنسانية، جامعة الكوفة، العدد 21، 2017، ص 45.
2. شروق نعيم جاسم، "التحليل المكاني للحوادث المرورية في سلطنة عمان"، مجلة كلية الآداب، بغداد، العدد 2015، 114، ص 391.
3. صبيحة نعمة ضم، "دراسة استطلاعية حول ظاهرة الحوادث المرورية في محافظة ذي قار - الاسباب والحلول"، مجلة كلية التربية الأساسية للعلوم التربوية والنفسية، جامعة بابل، العدد 2015، 10، ص 642.

4. عيد بن لافي شاهر العنبي، "الحوادث المخالفات المرورية في المملكة العربية السعودية"، مجلة الدراسات والبحوث الجغرافية، كلية الآداب، جامعة المنوفية، 2007، ص 19.
5. صبيحة نعمة ضمد، المصدر السابق، ص 643.
6. وسام متعب محمد، "الحوادث المرورية في محافظة ديالى لعامي 2009 و 2010"، مجلة ديالى، العدد 50، 2011، ص 520.
7. صبيحة نعمة ضمد، المصدر السابق، ص 646.

CONFLICT OF INTERESTS

There are no conflicts of interest

المصادر

- 1- جاسم، شروق نعيم، "التحليل المكاني للحوادث المرورية في سلطنة عمان"، مجلة كلية الآداب، بغداد، العدد 114، 2015.
- 2- ضمد، صبيحة نعمة، "دراسة استطلاعية حول ظاهرة الحوادث المرورية في محافظة ذي قار - الأسباب والحلول"، مجلة كلية التربية الاساسية للعلوم التربوية والنفسية، جامعة بابل، العدد 10، 2015.
- 3- العنبي، عيد بن لافي شاهر، "الحوادث المخالفات المرورية في المملكة العربية السعودية"، مجلة الدراسات والبحوث الجغرافية، كلية الآداب، جامعة المنوفية، 2007.
- 4- الفتلاوي، حسين جعاز ناصر، علي حسين ناصر، "التركيب العمري للمصابين بمرض سرطان الثدي والرئة في محافظات الفرات الاوسط لسنة 2013"، مجلة كلية التربية للبنات للعلوم الإنسانية، جامعة الكوفة، العدد 21، 2017.
- 5- محي، أنعام سمير، "التباين المكاني لمرض سرطان الاطفال دون 15 سنة لمحافظة الفرات الاوسط 2013"، مجلة كلية التربية الاساسية، المجلد 24، العدد 100، 2018.
- 6- محمد، وسام متعب، "الحوادث المرورية في محافظة ديالى لعامي 2009 و 2010"، مجلة ديالى، العدد 50، 2011.
- 7- أللهبي، عتاب يوسف كريم سريع، مشكلة التصحر في منطقة الفرات الأوسط وأثارها البيئية باستخدام نظم المعلومات الجغرافية (G.I.S)، رسالة الماجستير، كلية التربية للبنات، جامعة الكوفة، 2008.
- 8- وزارة التخطيط، الجهاز المركزي للإحصاء، مديرية إحصاءات النقل والاتصالات، إحصاءات حوادث المرور المسجلة للأعوام (2015، 2016، 2017، 2018).
- 9- وزارة الداخلية، وكالة الوزارة لشؤون الشرطة، مديرية الإحصاء الجنائي. بيانات عام 2018.